

静岡市都市計画マスタープラン

パブリックコメント「骨子」

目 次

1. 静岡市都市計画マスタープランの改訂の概要 1
⇒計画の位置づけや、静岡市の現況・課題、計画の構成等の概要を示しています。
2. まちづくりの理念と都市計画の目標 6
⇒今後、静岡市としてどのようなまちづくりを目指すのか、理念と目標を示しています。
3. 静岡市が目指す『集約連携型都市構造』 7
⇒理念と目標を具体化する将来都市構造「集約連携型都市構造」の考え方を示しています。
4. 分野別の基本方針 11
⇒都市計画に関する7つの分野の基本的な方針を示しています。
5. 区別構想 15
⇒葵区・駿河区・清水区の3区で、それぞれ目指すまちづくりの方針等を示しています。
6. 将来都市構造実現に向けた戦略的な地区構想の推進 21
⇒将来都市構造に位置付ける拠点・軸・ゾーンの形成を戦略的に進めるための方針等を示しています。

2015年（平成27年）8月

都市局 都市計画部 都市計画課

1. 静岡市都市計画マスタープランの改訂の背景

①都市計画マスタープランの法的位置づけ

都市計画マスタープランは、「都市計画に関する基本的な方針」（都市計画法第18条の2）に基づいて、概ね20年先を目標とした都市の将来像や、土地利用の方向性、都市施設の配置方針等を明らかにした、都市計画の基本的な方針を示すものです。

また、都市計画マスタープランは、国や県の計画、静岡市総合計画等の上位計画に即して策定するものです。

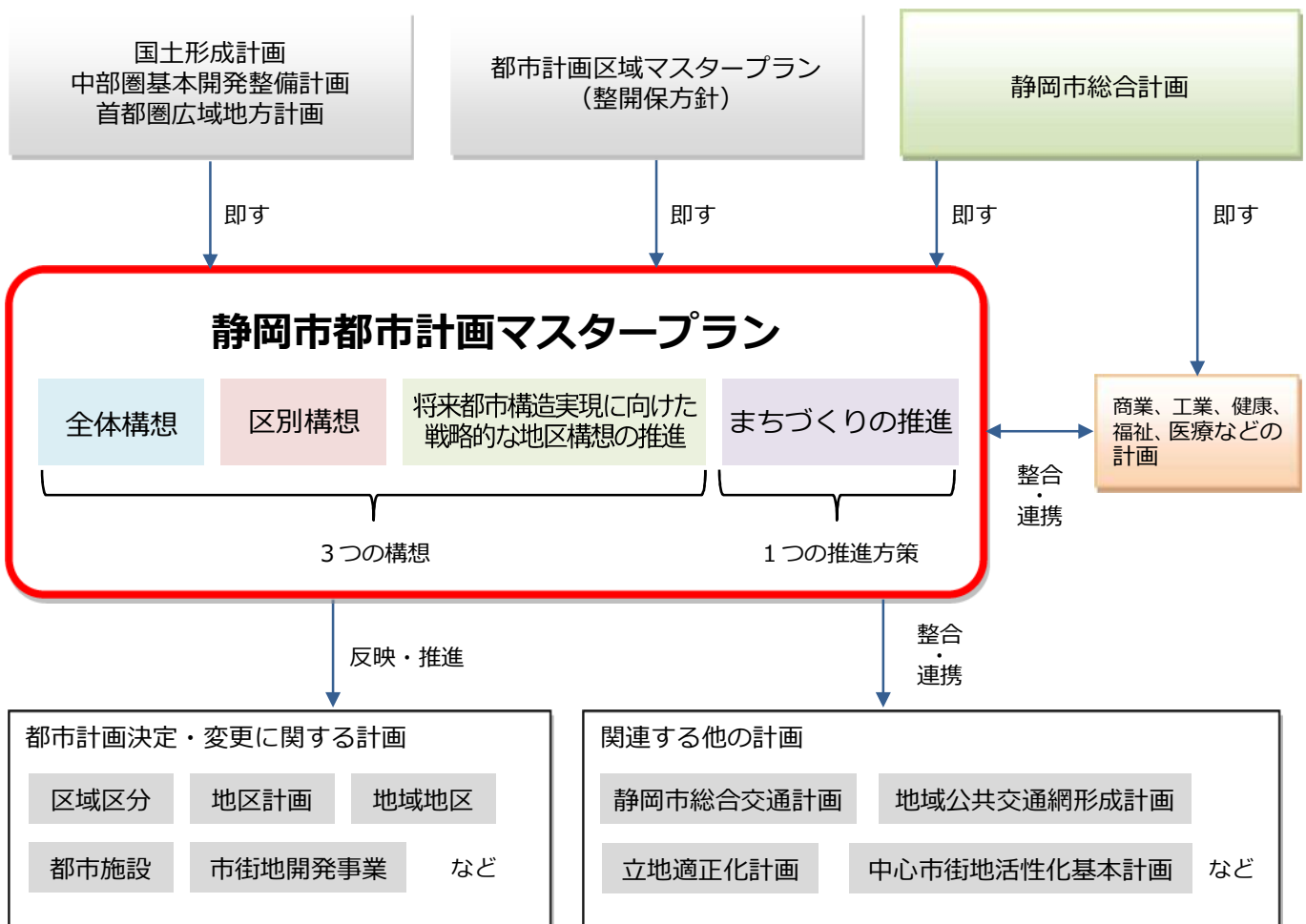
なお、策定した都市計画マスタープランは、商業、医療などの関連計画との整合・連携を図るとともに、関連する個別計画等に反映・推進していきます。

②都市計画マスタープランの役割

都市計画マスタープランには以下の役割があります。

- 市民主体のまちづくり活動の指針
- まちづくりに関する施策展開の指針
- 都市計画の決定・変更の指針
- 都市計画マスタープランの周知による事業実施の円滑化

都市計画マスタープランと上位・関連計画との関係性



③改訂の背景と目的

静岡市においては、平成 18 年 2 月に当初計画を改訂し、市のまちづくりの基本指針として活用するとともに、この内容に基づいて各種の取組みを進めてきました。

その後、旧蒲原町・旧由比町との合併が行われる

とともに、策定から約 10 年が経過し、社会・経済情勢をはじめとした市のまちづくりをめぐる環境が大きく変化してきたことから、それらに対応した計画とする観点から改訂を行ったものです。

静岡市都市計画マスタープラン策定
(平成 18 年 2 月)

※現行マスタープラン策定前後の経緯

- ・平成 15 年 4 月 : 旧静岡市・旧清水市合併
- ・平成 17 年 4 月 : 政令市以降
- ・平成 20 年 11 月 : 旧蒲原町、旧由比町合併

10 年経過

現行マスタープラン策定後、静岡市を取り巻く社会・経済情勢は急速に変化

○静岡市の現状

人口減少

少子高齢化

市街地の
拡散・低密度化

厳しさを増す
都市経営

市民ニーズ
の変化

○このまま何も講じない場合、今後のまちづくりにおける懸念

- ① 街なかの活気の喪失
- ② 公共交通のサービス水準の低下
- ③ 市街地の環境悪化・コミュニティの衰退
- ④ 都市の安全性の低下（東日本大震災、超高齢化社会、低密度化地域等への対応）
- ⑤ 都市のポテンシャルの発揮が困難（地域観光資源、広域基盤を活用した産業活性化等への対応）

そこで

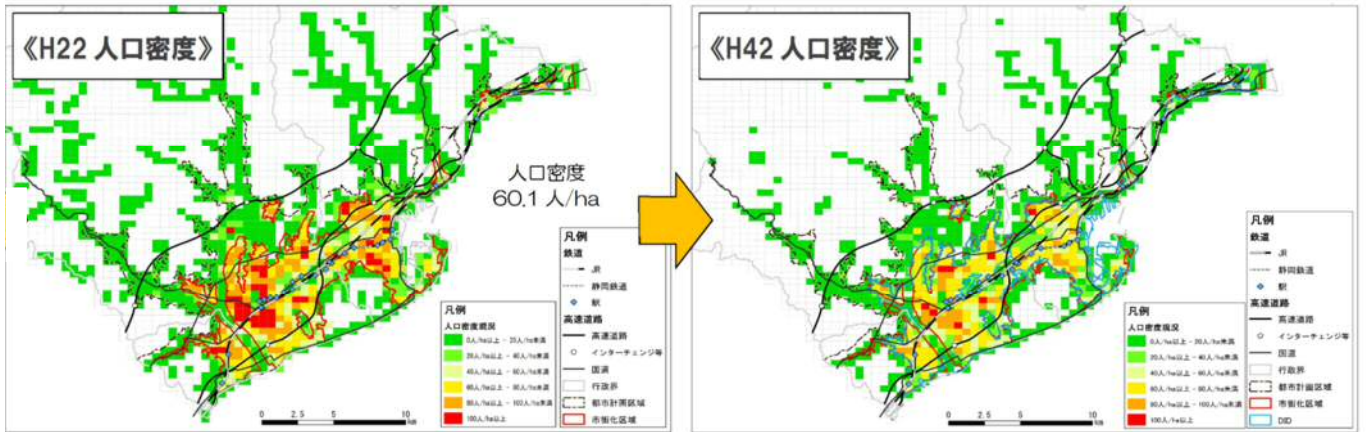
- 第 3 次静岡市総合計画を達成するため、都市としての方針を示す
- 長期的視点に立ち、時代にあった将来像やまちづくりの基本方針を示す
- 地域住民が主体的に地域のまちづくりに参加できる仕組みづくりを行う

静岡市都市計画マスタープランの改訂

【参考】静岡市の基本課題

人口減少

平成 22 年の人口密度と平成 42 年の人口密度（推計値）を比べると、現在よりも 15% 程減少する見込みとなっています。特に、中心市街地において、その傾向が顕著となっています。



【総人口】716,196 人
【人口密度】60.1 人/ha

約 15% 減少

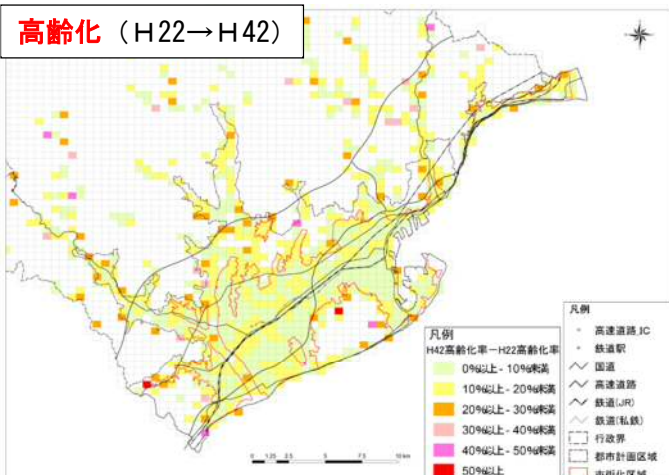
【総人口】622,925 人（想定）
【人口密度】52.3 人/ha（想定）

少子高齢化

「年少人口」について、平成 22 年と平成 42 年（推計値）を比べると、現在よりも 33% 程度減少する見込みとなっており、特に市街化区域内での減少が見込まれます。

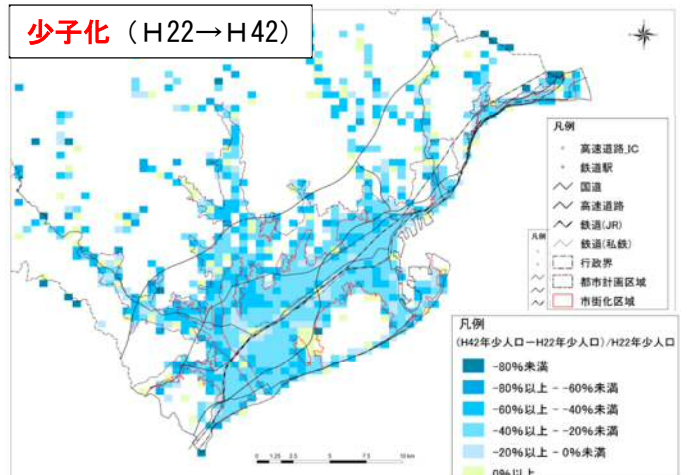
一方、「老年人口」については、現在よりも 17% 程度増加する見込みとなっており、郊外部だけでなく、中心市街地での増加が見込まれます。

高齢化（H22→H42）



老年人口（65 歳以上）：
176,033 人 → 205,888 人（想定）
約 17% 増加

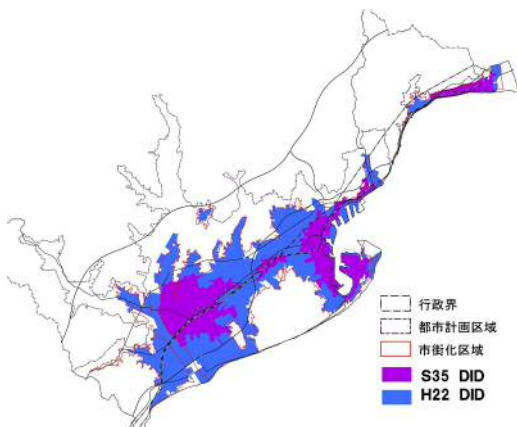
少子化（H22→H42）



年少人口（14 歳以下）：
91,673 人 → 61,512 人（想定）
約 33% 減少

市街地の 拡散・低密度化

人口減少や少子高齢化が進む見込みとなっている一方、DID（人口集中地区）について、昭和 35 年と平成 22 年を比べると、DID 人口と DID 面積は増加している一方、人口密度は減少しており、市街地の拡散・低密度化が進んでいる様子が伺えます。



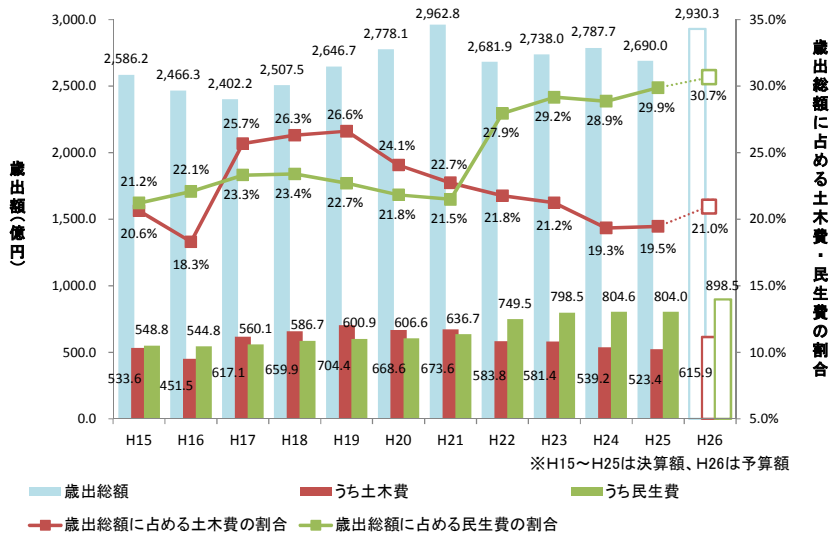
S35
【DID 人口】 37.3 万人
【DID 面積】 3,720ha
【人口密度】 100.2 人/ha

H22
【DID 人口】 62.5 万人
【DID 面積】 10,399ha
【人口密度】 60.1 人/ha

DID 人口は 約 68%増加
DID 面積は 約 180%増加
人口密度は約 40%減少

厳しさを増す都市経営

財政が縮小する中、歳出総額に占める民生費の増加や社会資本の維持更新費の増大が予想されます。



現行都市計画マスタープランの 評価・検証

平成 26 年 8 月に実施した市民意識調査において、現行計画に示す政策に関する満足度及び今後の重要度に関する設問結果として、「地震・火災に対する防災対策」や「水害・土砂災害に対する防災対策」が、優先的に改善する項目として挙げられました。



④計画の構成

改訂都市計画マスタープランは序章から第7章までの構成となっています。

その際、第3章で示す“集約連携型都市構造”の実現に向けた考え方を、第4章から第7章で整理しています。

全体構想（序説～第4章）

序説

都市計画マスタープランの位置づけや改訂の背景、目標年次などを示しています。

第1章 静岡市の現状と基本課題

静岡市の特性や、現状と課題を示しています。

第2章 まちづくりの理念と都市計画の目標

現状と課題を踏まえ、まちづくりの理念を定めるとともに、理念の実現に向けて、「社会面」「経済面」「環境面」の3つの視点に基づく、都市計画の目標を示しています。

第3章 将来都市構造

理念や視点・目標を具体化する将来都市構造として、静岡市が目指す「集約連携型都市構造」の考え方などを示しています。

第4章 分野別の基本方針

「集約連携型都市構造」を実現するため、庁内における一体的かつ効果的な施策の推進に向けた、都市計画の7つ分野の基本的方針を示しています。

第5章 区別構想

「集約連携型都市構造」を各区でより詳細に示すとともに、市民意向などを踏まえた取組方針を示しています。

第6章 将来都市構造実現に向けた戦略的な地区構想の推進

「集約連携型都市構造」の実現に向けて、“拠点・軸・ゾーン”の形成を戦略的に進めるための考え方を示しています。

第7章 まちづくりの推進

「集約連携型都市構造」を実現するため、市民や事業者が担う役割の考え方や市民主体で検討を行う「地域まちづくり構想」の仕組を示しています。

改訂のポイント①

改訂にあたっては、各種市民参画機会を通じて、市民の皆さんからいただいた意見を反映しながら策定作業を進めています。

改訂のポイント② ※P.7～10

『集約連携型都市構造』を目指すにあたり、市街化区域内を“利便性の高いゾーン”と“ゆとりある市街地ゾーン”に分類するとともに、利便性の高いゾーンの中でも人口や都市機能の集約化を進めていく場所を“都市拠点”や“地域拠点”に設定しています。その他、産業振興を推進もしくは検討する場所を“産業拠点”や“産業検討拠点”に、観光振興を推進する場所を“観光・レクリエーション拠点”に設定しています。

改訂のポイント③ ※P.15～16

住民の方々が日常生活を送る上での地区の拠点となる“暮らしの拠点”を設定するとともに、防災性・住工混在解消の観点から良好な市街地形成に向けた“検討エリア”を設定しています。

改訂のポイント④ ※P.17～19

“利便性の高いゾーン”と“ゆとりある市街地ゾーン”、“都市(地域)拠点”、4つの重点地区に関する取組方針等を整理しています。

※現在整理中。

2. まちづくりの理念と都市計画の目標

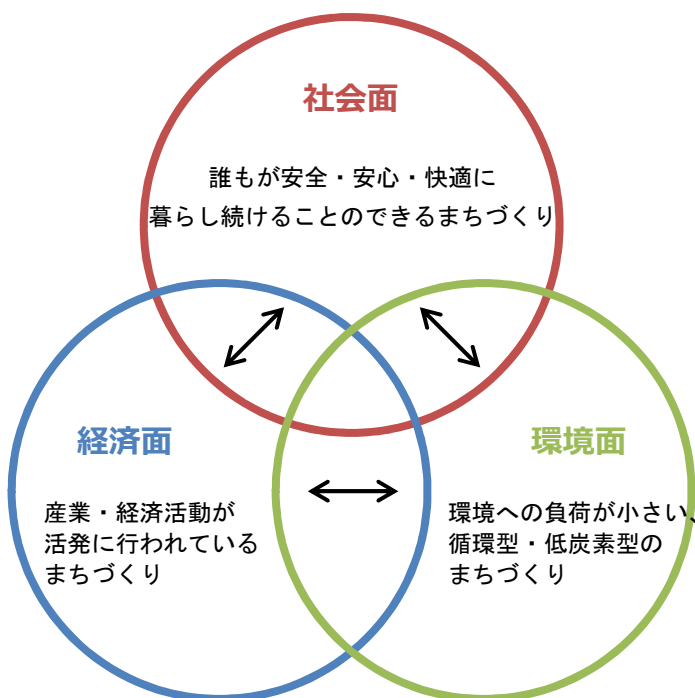
①まちづくりの理念

人口減少・高齢化等に起因し、行政サービス・市民ニーズも多様化してきている中で、「拡大」の時代から「成熟」の時代へと移行している時代感を認識した上で、「クオリティ・オブ・ライフ（＝生活の質）」を重視したまちづくりを目指していく考えから、まちづくりの理念を以下の通りとします。

人との交流がまちをつくり、
人とのつながりがまちを育てる
時代に見合ったまちの実現
～「成長・拡大」から「成熟・持続可能」～

②都市計画の視点

まちづくりの理念の実現に向けて、重視する視点を次の通りとします。



③都市計画の目標

静岡市のまちづくりの課題や、まちづくりの理念を踏まえつつ、今後概ね20年間の長期的視点に立った都市計画の目標を以下の通りとします。

市民・企業・行政による協働のまちづくり

○市民・企業・行政の適切な役割分担のもと、共に築きあげていくまちを目指します。

にぎわいと魅力ある街なかづくり

- 多様な人が集まり交流する、県都にふさわしい賑わいと風格あるまちを目指します。
- 誰でも気軽に街なかへ訪れることが出来る交通環境が充実したまちを目指します。

交流と活力による発展するまちづくり

- 陸海交通の優位性を活かし、活発な都市活動を生み出すまちを目指します。
- 歴史、文化、自然環境など地域資源を活かし、活発な交流が行われるまちを目指します。

安全・安心・快適に暮らせるまちづくり

- 地震や津波などの自然災害からかけがえのない命を守り、安心して暮らし続けられるまちを目指します。
- 快適な市民生活を支える強靱な社会基盤を有するまちを目指します。

人と自然が共に生きるまちづくり

- 静岡が誇る豊かな自然環境を守り、育み、これらと共生するまちを目指します。
- 効率的なエネルギー利用と温室効果ガスの発生を抑制する、環境負荷の小さい低炭素なまちを目指します。

3. 静岡市が目指す『集約連携型都市構造』

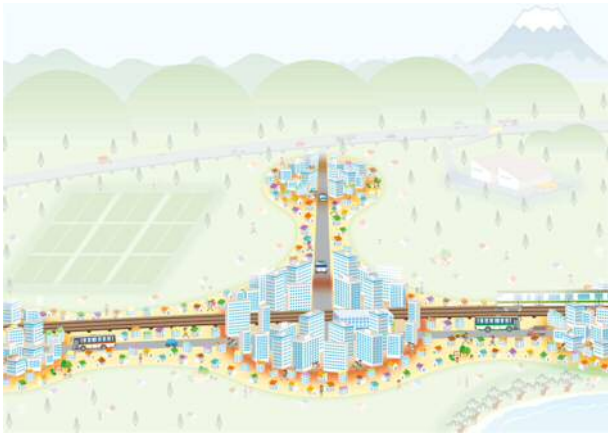
①将来都市構造の考え方

将来的に人口減少が予想され厳しい財政状況の下で、誰もが安全・安心・快適に暮らし続けられるまちづくりに取り組み、市の強みを活かした産業育成と経済活動の活発化を進め、環境への負荷を最小限に抑えるまちづくりを行うため、静岡市では『集約連携型都市構造』の形成を目指します。

この『集約連携型都市構造』は、以下に示す「集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化」と「広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用」の2つの着目点から構成されています。

集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化

市民生活に必要な都市機能を、都市や地域の中心となる鉄道駅周辺や交通利便性が高い地区に集約することで拠点を形成し、それらを公共交通でつなぐことで、自動車に過度に依存しない都市構造とする。



広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用

集約された市街地の外側の、観光・交流地（日本平・三保半島など）、産業集積のポテンシャルが高い地域では、地域を活性化させる場として賢く活用する。



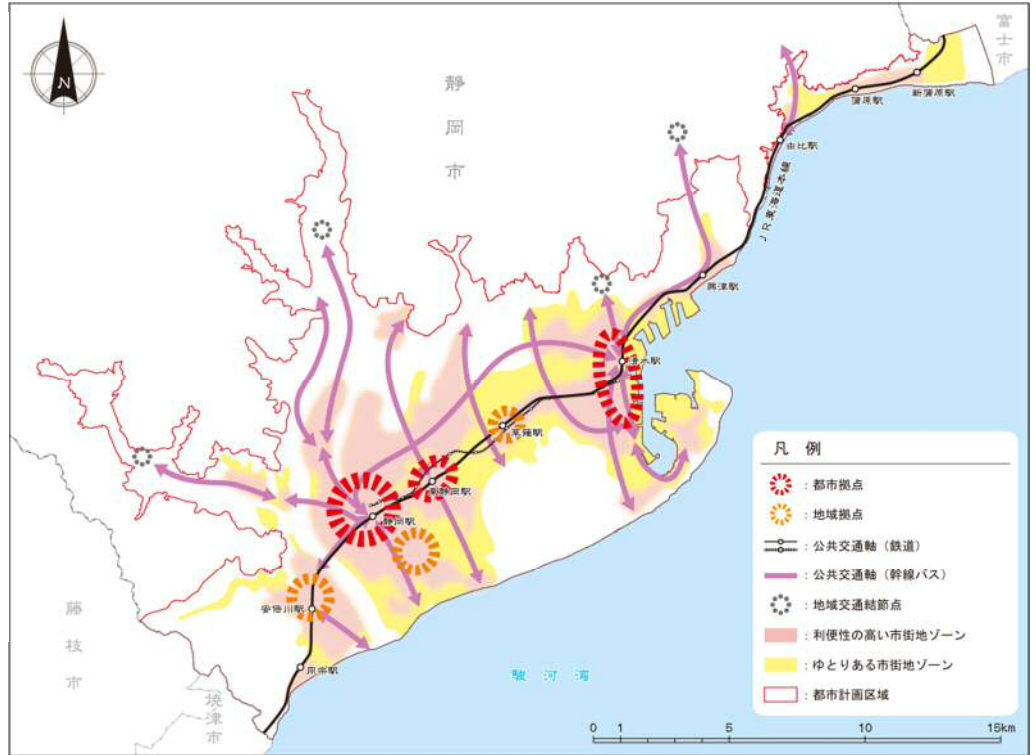
集約連携型都市構造のイメージ



以下では、『集約連携型都市構造』を構成する2つの視点について、公共交通網の状況や土地利用状況、観光資源等の各種情報を通じて、「拠点」・「軸」・「ゾーン」を以下の通り位置づけます。

集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化

交通利便性や都市基盤整備状況、安全性等の観点から、市街化区域内を「利便性の高い市街地ゾーン」と「ゆとりある市街地ゾーン」に分けるとともに、商業や行政、交流、地域サービス等の機能の集約を図る拠点（都市拠点、地域拠点）と、それらを有機的に結ぶ公共交通軸（鉄道、幹線バス、地域交通結節点）を位置づけます。



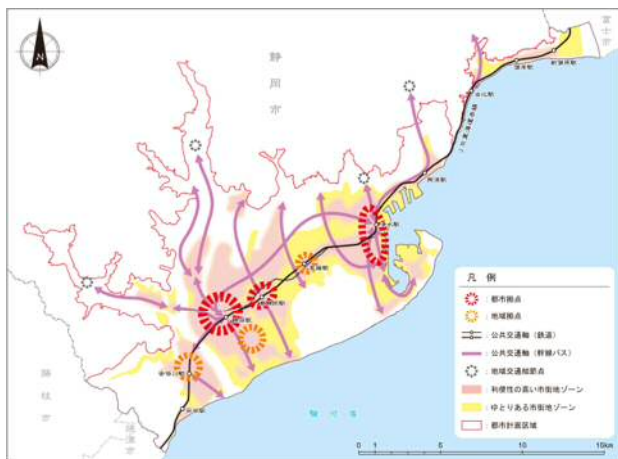
広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用

自然環境保全・活用の観点から、市街化調整区域を「自然調和ゾーン」とするとともに、市の経済や観光を牽引する拠点・軸（産業拠点、産業検討拠点、観光・レクリエーション拠点、産業軸、観光・交流軸、自然環境軸）、市内や他都市を結ぶ連携軸（広域連携軸、地域間連携軸）を位置づけます。



「集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化」と「広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用」の2つの視点を重ね合わせることで、『集約連携型都市構造』を以下の通り示します。

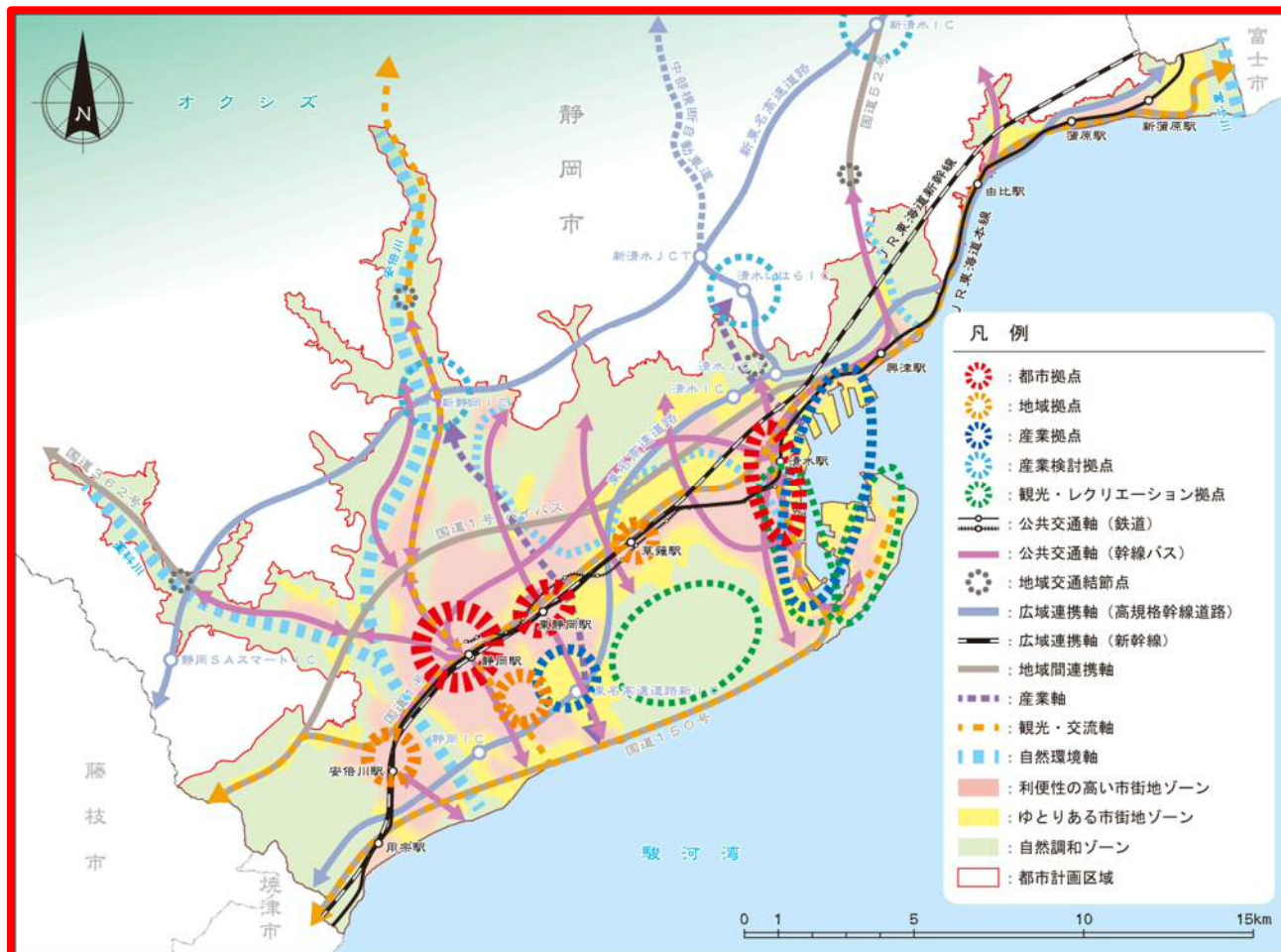
集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化



広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用



集約連携型都市構造



②『集約連携型都市構造』の実現によるライフスタイルの多様性の創出

『集約連携型都市構造』に位置付けている、様々な機能や役割を持った拠点やゾーンを形成することにより、静岡市でのライフスタイルの選択肢が広がることを期待できます。



利便性の高い市街地ゾーン

ゆとりある市街地ゾーン

自然調和ゾーン

<p>①中心部で街なか居住</p>		<p>政治・経済・文化の中心として、都市機能の維持・集積を図るとともに、高度利用により街なか居住を図る。</p>
<p>②駅周辺やバス利用圏で 利便性の高い居住</p>		<p>駅周辺やバス利用圏において、商業・医療・福祉など生活サービス機能の誘導を図り、各機能の調和のとれた土地利用により、利便性の高い市街地を形成し、居住誘導を図る。</p>
<p>③駅周辺やバス利用圏で 多様な居住</p>		
<p>④郊外住宅地で ゆとりある居住</p>		<p>ゆとりある良好な住宅地として既存の住環境を維持しつつ、今後、時間をかけてゆっくりと低密度化を図る。</p>
<p>⑤田園環境の中で居住</p>		<p>無秩序な市街地の拡大を防止するため、基本的に新たな宅地開発を抑制するとともに、農林業等の職住が一体となった良好な自然環境を保全する。</p>

4. 分野別の基本方針

①分野別の基本方針の考え方

「集約連携型都市構造」を実現するため、庁内における一体的かつ効果的な施策の推進に向けた、都市計画の7つ分野の基本方針を示します。なお、「集約連携型都市構造」を踏まえたポイントは以下の通りです。

集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化

- ポイント① 公共交通を軸とした居住・都市機能の適正誘導
- ポイント② 既存の都市機能・都市基盤ストックを活かした市街地形成
- ポイント③ 拠点や居住誘導地等における安全・快適な住環境形成

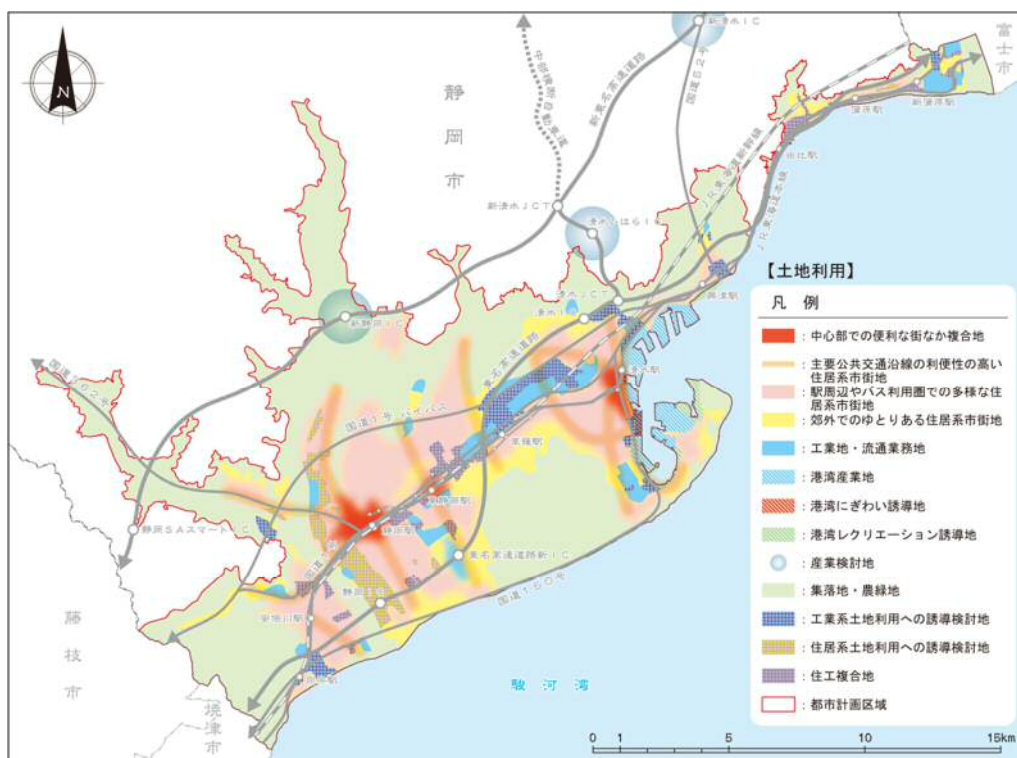
広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用

- ポイント④ 都市を印象付ける歴史文化やまとまった自然環境・景観の保全
- ポイント⑤ 広域交通網を活かした産業・経済活性化の場づくり
- ポイント⑥ 広域間交流・連携を促進させる交通体系の構築

②分野別の基本方針

土地利用

- 人や環境に優しく、誰もが快適に暮らせるコンパクトな市街地形成の推進
- 産業・経済活性化を牽引し、交流を促進するために計画的な土地利用の誘導



供給処理施設等の都市施設

- 上下水道の計画的な整備と更新
- 河川の治水対策を進め、居住誘導地内等の親水整備
- 周辺環境に十分配慮した施設整備

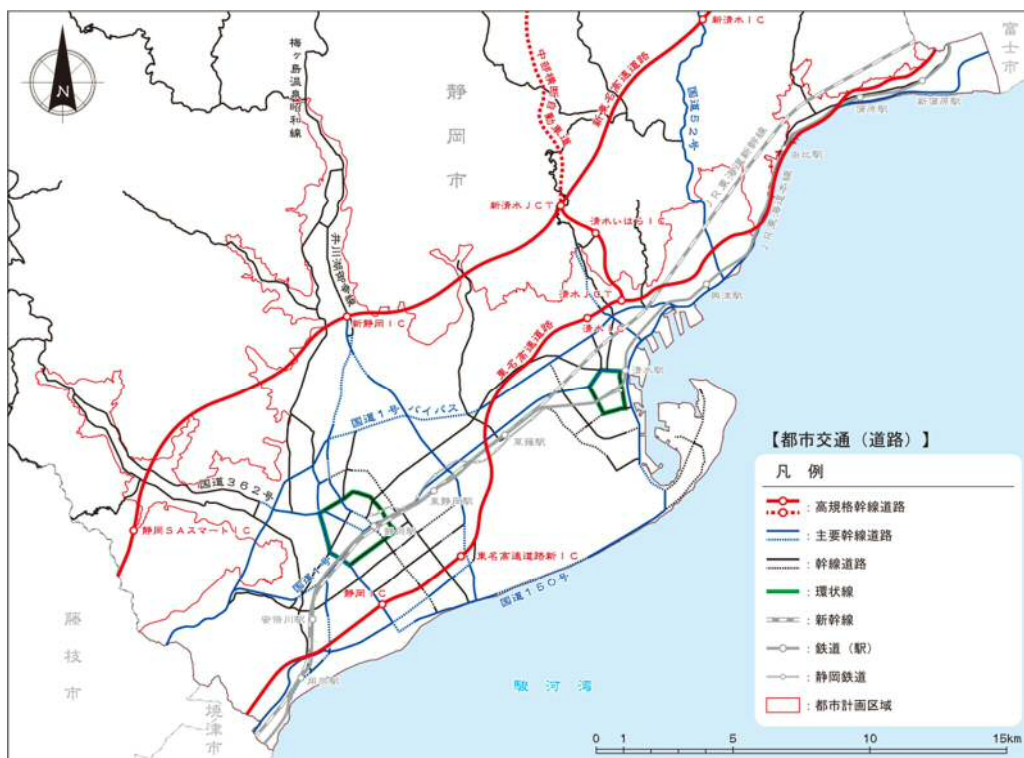
都市交通 (公共交通)

- 集約連携型都市構造に対応した総合的な交通体制の構築の推進
- 集約連携型都市構造を支える公共交通や交通結節点の維持・充実



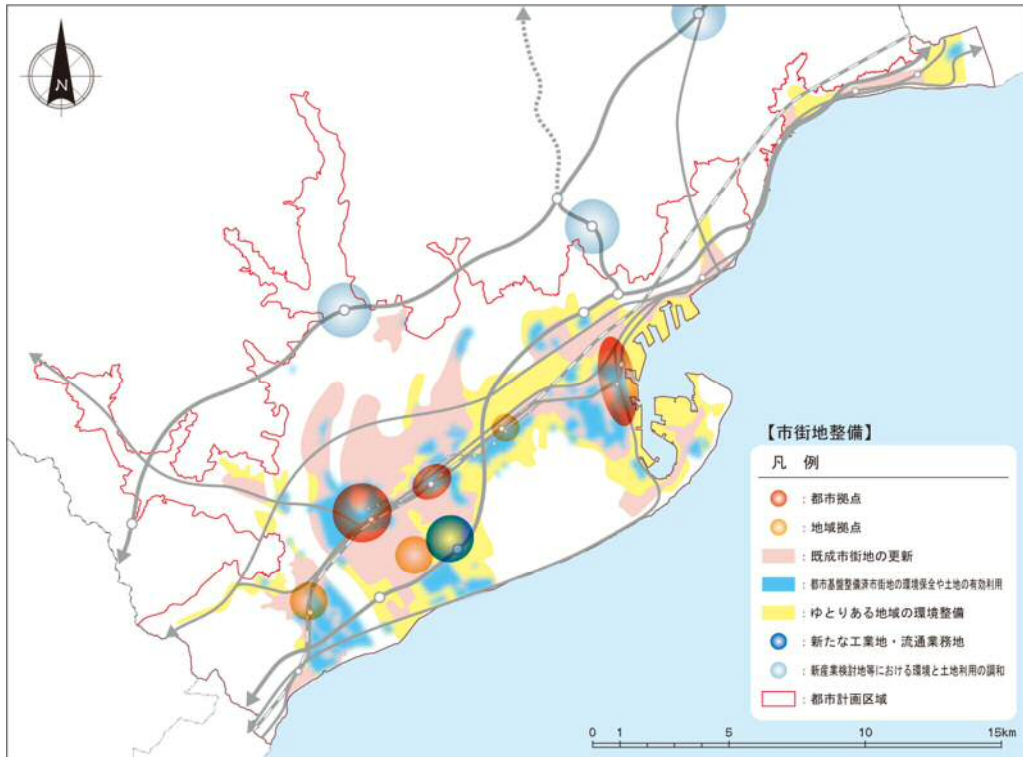
都市交通 (道路)

- 広域都市間や地域間の連携・交流を促進する道路整備の推進
- 拠点地域や居住を誘導する市街地等の安全性・快適性の高い生活空間の形成



市街地整備

- 高密度化を図る市街地等の安全性・利便性を備えた良好な環境形成
- 低密度住宅地のゆとりある空間形成
- 周辺環境への影響に配慮し、広域交通基盤を活かした新市街地の形成



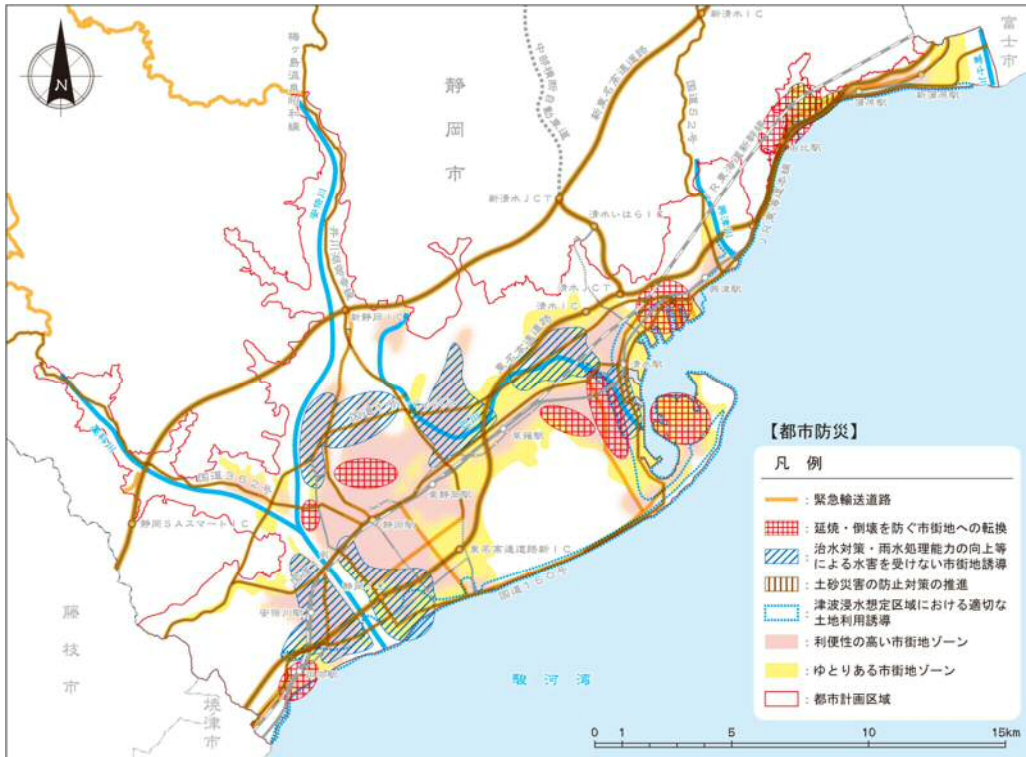
都市環境

- 拠点地域や郊外住宅地等の安全で快適な生活空間の形成
- 市街地を囲む山林やネットワークとなる河川等の自然環境の保全・活用
- 低炭素型まちづくり、資源循環型まちづくりの推進



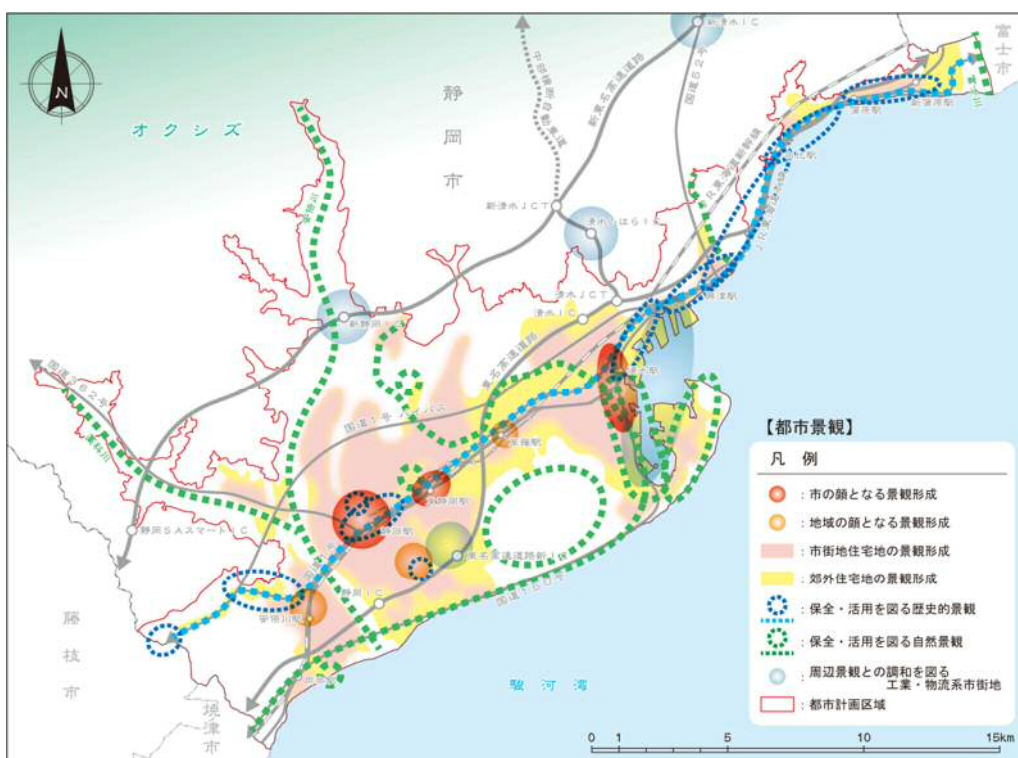
都市防災

- 将来発生が予想される様々な災害に対応できる減災力の高いまちづくり
- 災害リスクを踏まえた土地利用誘導と安全性の高い空間形成
- 地域の防災力に支えられた多様な災害に強いまちづくり



都市景観

- 駅周辺や公共交通沿線等の楽しく快適で、個性とにぎわいのある景観形成
- 低密度住宅地等の緑豊かで広々とした落ち着いた景観形成
- 歴史的な景観や自然景観の保全・活用



5. 区別構想

■ 区別構想の考え方

「集約連携型都市構造」を各区でより詳細に示すとともに、市民意向などを踏まえた取組方針を示します。その際、「効率的で利用しやすい行政サービスの視点」及び「住民主体のまちづくりの視点」から、区別構想の役割と新たな位置づけを以下に示します。

区別構想の役割と新たな位置づけ

- ◆効率的で利用しやすい行政サービスの視点
 - ・集約連携型都市構造が市民に分りやすくする役割
 - ・公共交通で連携し、日常生活において地域の拠点となる「暮らしの拠点」を新たに位置づけ
- ◆住民主体のまちづくりの視点
 - ・住民が主体となってまちづくりを推進する際に指針となる役割
 - ・将来都市構造の検討等から居住に配慮が必要な事項として、防災面、住工混在解消の観点から「検討エリア」を新たに位置づけ



暮らしの拠点

人口集積が見られ、バス路線との近接性などとともに日常的な生活利便施設に一定の集積傾向があり、周辺住民の生活を支える場。



防災課題エリア

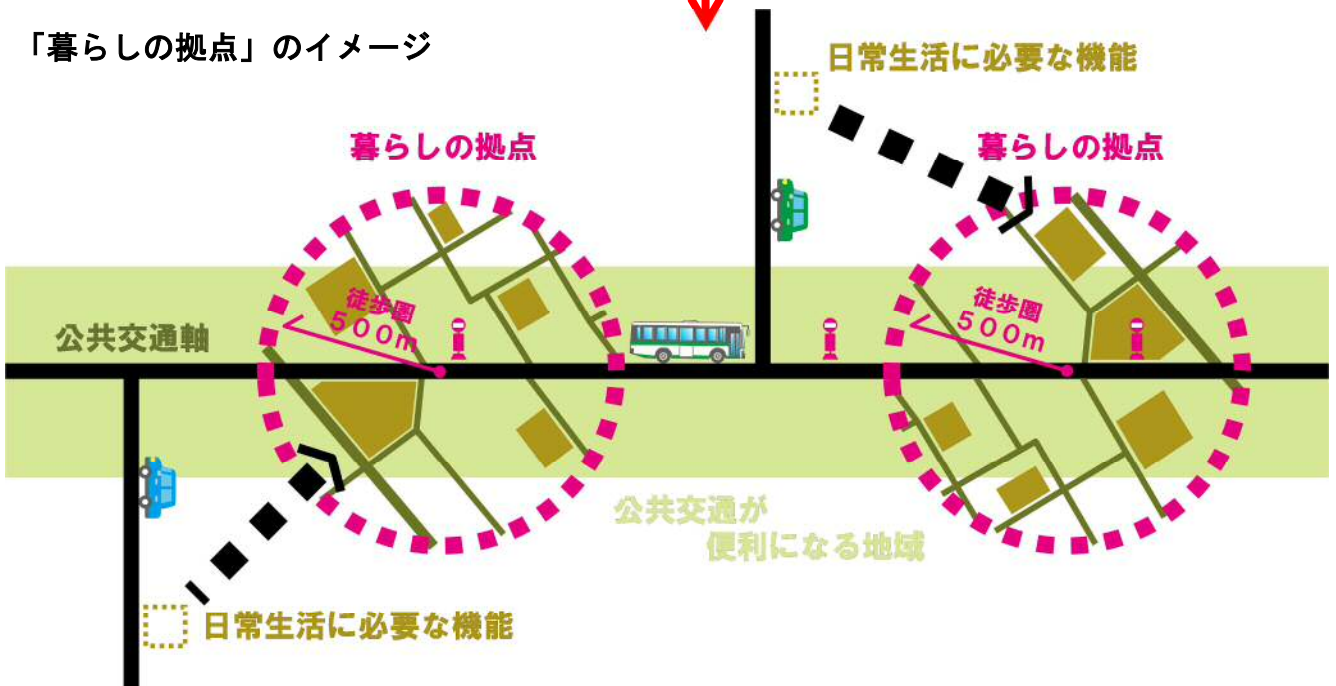
安全・安心なまちづくりに向けて、今後の土地利用のあり方・防災対策等について地域住民等を交えた検討を進めるエリア。



住工混在地

地域の土地利用のあり方について、工業系土地利用、住宅系土地利用、住工複合地等の形成を進めるエリア。

「暮らしの拠点」のイメージ



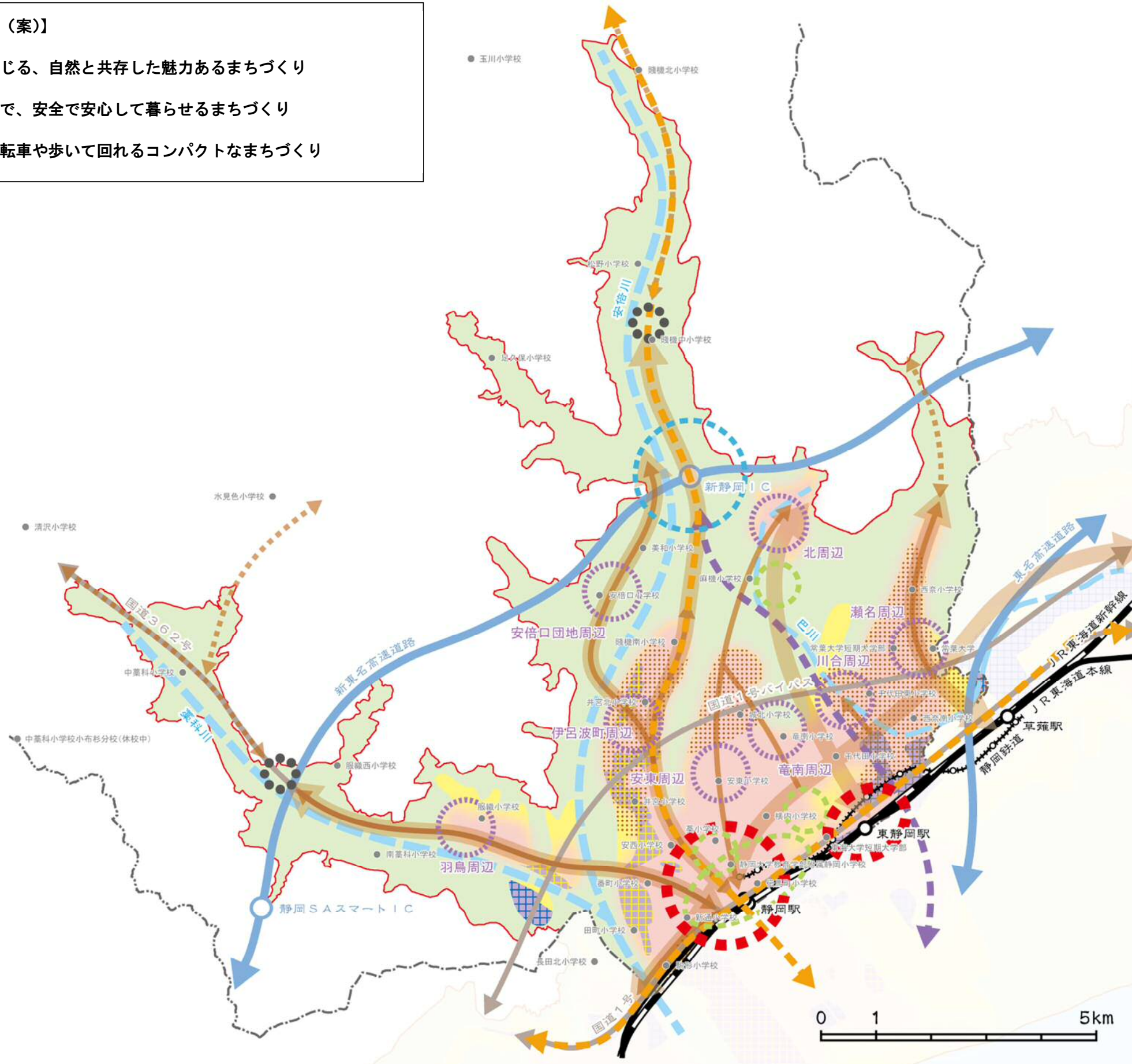
【まちづくりの目標】

● 「人と自然」「都会と自然」が共生したまちづくり

● 「絆」「安心・安全」をキーワードとした住民主体のまちづくり

【葵区のまちづくり方針（案）】

- ◆ 歴史・文化を身近に感じる、自然と共存した魅力あるまちづくり
- ◆ 子どもからお年寄りまで、安全で安心して暮らせるまちづくり
- ◆ 公共交通が充実し、自転車や歩いて回れるコンパクトなまちづくり



凡 例

拠点

- : 都市拠点
- : 産業検討拠点
- : みどりの拠点・歴史的景観
- : 暮らしの拠点

軸

- : 公共交通軸（鉄道）
- : 公共交通軸（既存の幹線バス）
- : 公共交通軸（将来的な幹線バス）
- : 公共交通軸（デマンドバス等）
- : 地域交通結節点
- : 広域連携軸（高規格幹線道路）
- : 広域連携軸（新幹線）
- : 地域間連携軸
- : 産業軸
- : 観光・交流軸
- : 自然環境軸

ゾーン

- : 利便性の高い市街地ゾーン
- : ゆとりある市街地ゾーン
- : 自然調和ゾーン
- : 土地利用検討区域（防災課題エリア）
- : 土地利用検討区域（工業系土地利用への誘導検討地）
- : 土地利用検討区域（住居系土地利用への誘導検討地）
- : 土地利用検討区域（住工複合地）
- : 都市計画区域



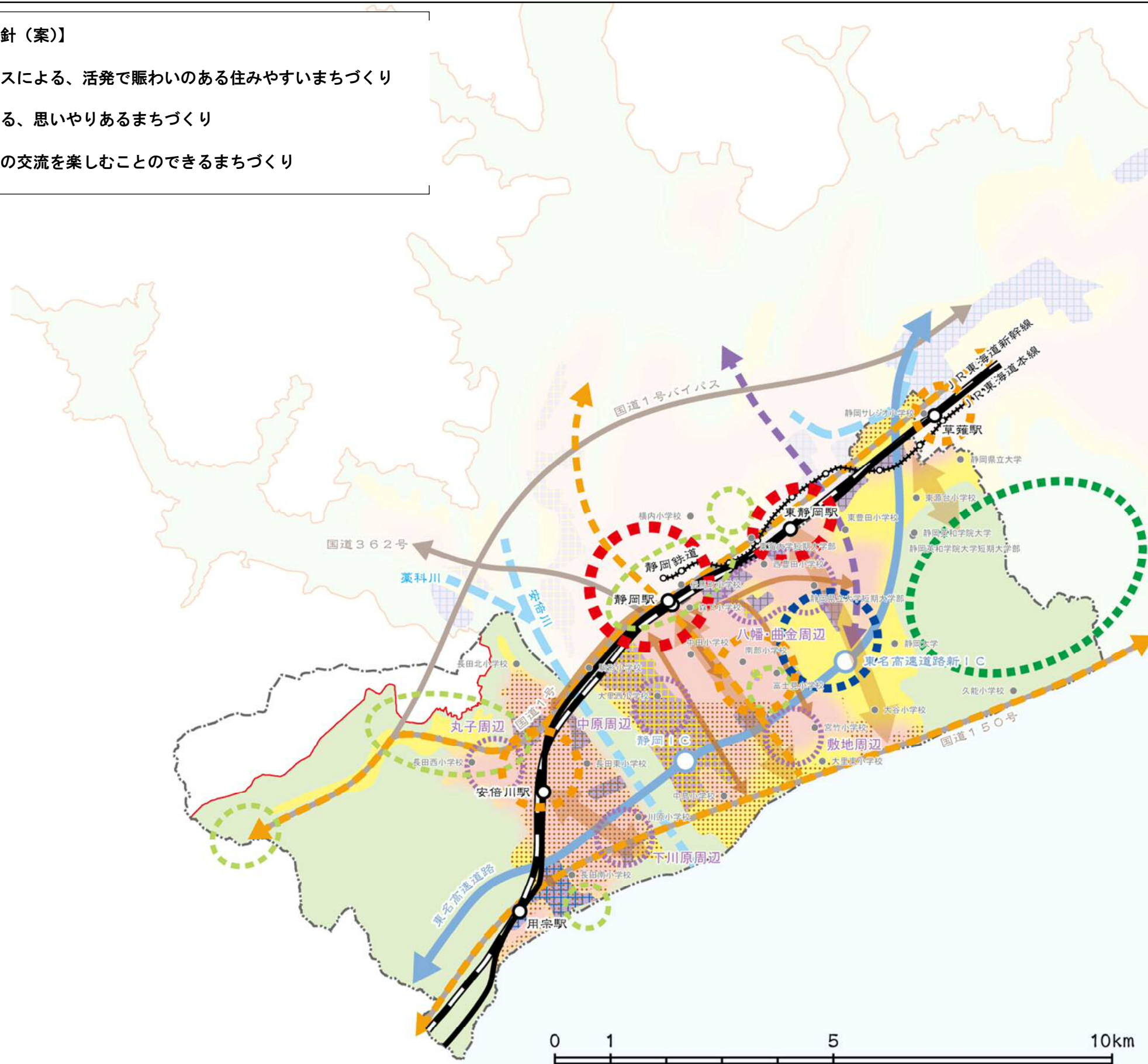
【まちづくりの目標】

●地勢、特色を生かした住民主体のまちづくり

●若い力を活用したまちづくり

【駿河区のまちづくり方針（案）】

- ◆スムーズな交通アクセスによる、活発で賑わいのある住みやすいまちづくり
- ◆安全・安心に生活できる、思いやりあるまちづくり
- ◆四季の移ろいや多世代の交流を楽しむことのできるまちづくり



凡例

拠点

- : 都市拠点
- : 地域拠点
- : 産業拠点
- : 観光・レクリエーション拠点
- : みどりの拠点・歴史的景観
- : 暮らしの拠点

軸

- : 公共交通軸（鉄道）
- : 公共交通軸（既存の幹線バス）
- : 公共交通軸（将来的な幹線バス）
- : 公共交通軸（デマンドバス等）
- : 地域交通結節点
- : 広域連携軸（高規格幹線道路）
- : 広域連携軸（新幹線）
- : 地域間連携軸
- : 産業軸
- : 観光・交流軸
- : 自然環境軸

ゾーン

- : 利便性の高い市街地ゾーン
- : ゆとりある市街地ゾーン
- : 自然調和ゾーン
- : 土地利用検討区域（防災課題エリア）
- : 土地利用検討区域（工業系土地利用への誘導検討地）
- : 土地利用検討区域（住居系土地利用への誘導検討地）
- : 土地利用検討区域（住工複合地）
- : 都市計画区域

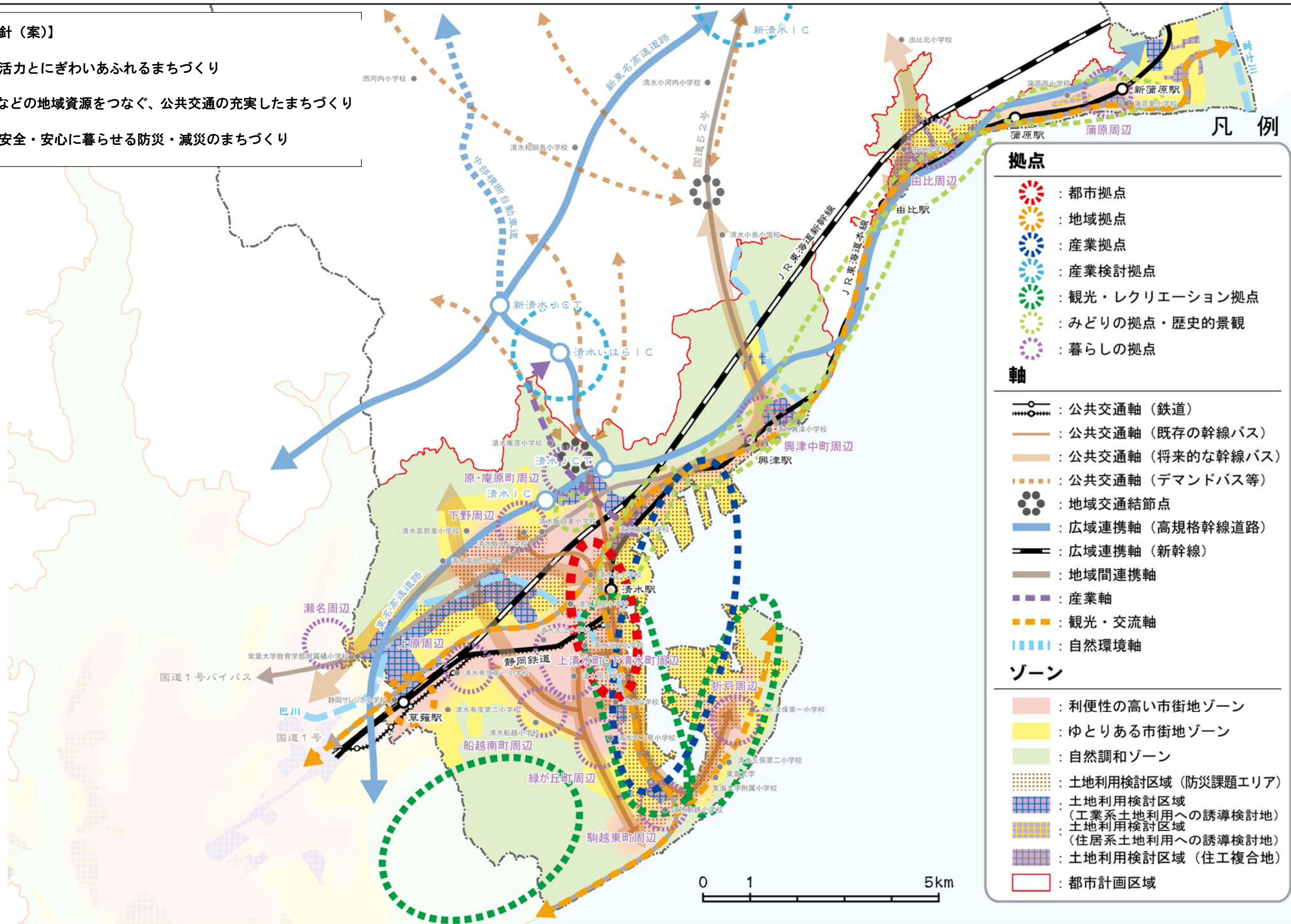
【まちづくりの目標】

●地域の魅力を活かしたまちづくり

●地域と連携したまちづくり

【清水区のみちづくり方針（案）】

- ◆海・港を中心とした、活力とにぎわいあふれるまちづくり
- ◆歴史・自然・スポーツなどの地域資源をつなぐ、公共交通の充実したまちづくり
- ◆水と緑を活かしつつ、安全・安心に暮らせる防災・減災のまちづくり



凡例

拠点

- 都市拠点
- 地域拠点
- 産業拠点
- 産業検討拠点
- 観光・レクリエーション拠点
- みどりの拠点・歴史的景観
- 暮らしの拠点

軸

- 公共交通軸（鉄道）
- 公共交通軸（既存の幹線バス）
- 公共交通軸（将来的な幹線バス）
- 公共交通軸（デマンドバス等）
- 地域交通結節点
- 広域連携軸（高規格幹線道路）
- 広域連携軸（新幹線）
- 地域間連携軸
- 産業軸
- 観光・交流軸
- 自然環境軸

ゾーン

- 利便性の高い市街地ゾーン
- ゆとりある市街地ゾーン
- 自然調和ゾーン
- 土地利用検討区域（防災課題エリア）
- 土地利用検討区域（工業系土地利用への誘導検討地）
- 土地利用検討区域（住居系土地利用への誘導検討地）
- 土地利用検討区域（住工複合地）
- 都市計画区域

6. 将来都市構造実現に向けた戦略的な地区構想の推進

■戦略的な地区構想の考え方

『集約連携型都市構造』の実現に向けて、“拠点・軸・ゾーン”の形成を戦略的に進めるため、「都市計画区域」、「集約誘導地区」、「重点地区」の考え方から成る『戦略的な地区構想』を掲げます。

集約連携型都市構造の実現

拠点・軸・ゾーンの形成を戦略的に進めるための『戦略的な地区構想』

【都市計画区域】

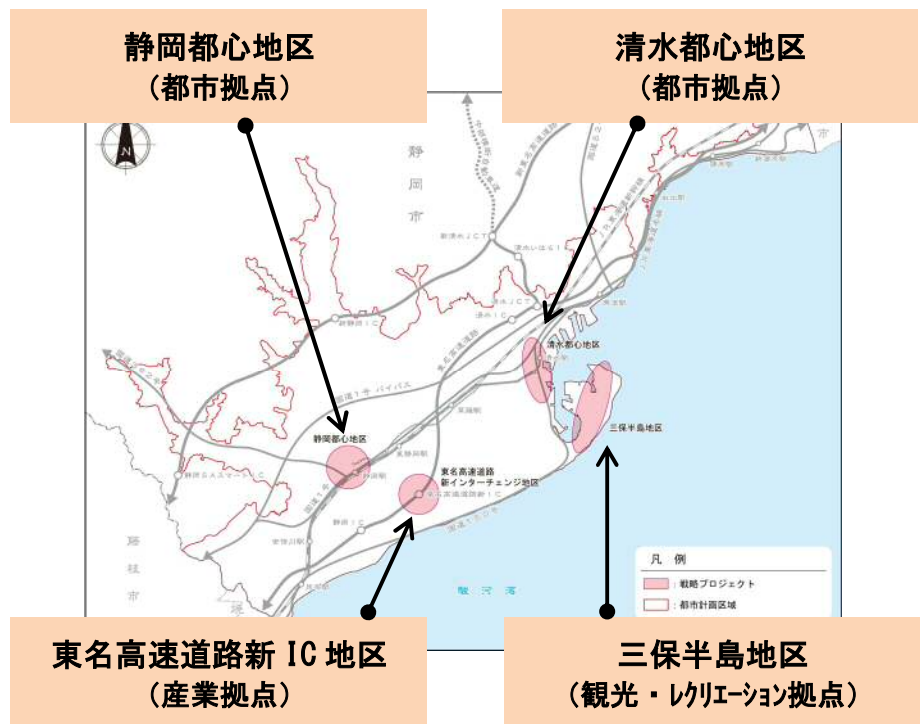
「利便性の高い市街地ゾーン」と「ゆとりある市街地ゾーン」について、公共交通の再編とあわせた土地利用の誘導や、ゆとりある住宅地への誘導を通じて、メリハリのあるゾーンの形成に取り組みます。

【集約誘導地区】

“都市（地域）拠点”と“暮らしの拠点”、“公共交通軸”について、人口や都市機能等の集約を通じて、特色ある拠点・軸の形成に取り組みます。

【重点地区】

今後の本市の発展における重要性等を踏まえ、以下の4地区について、ハード・ソフト両面の観点から、重点的に取り組みます。



「メリハリのあるゾーンの形成」、「特色ある拠点・軸の形成」、「重点地区」における、それぞれの取組方針を以下に示します。

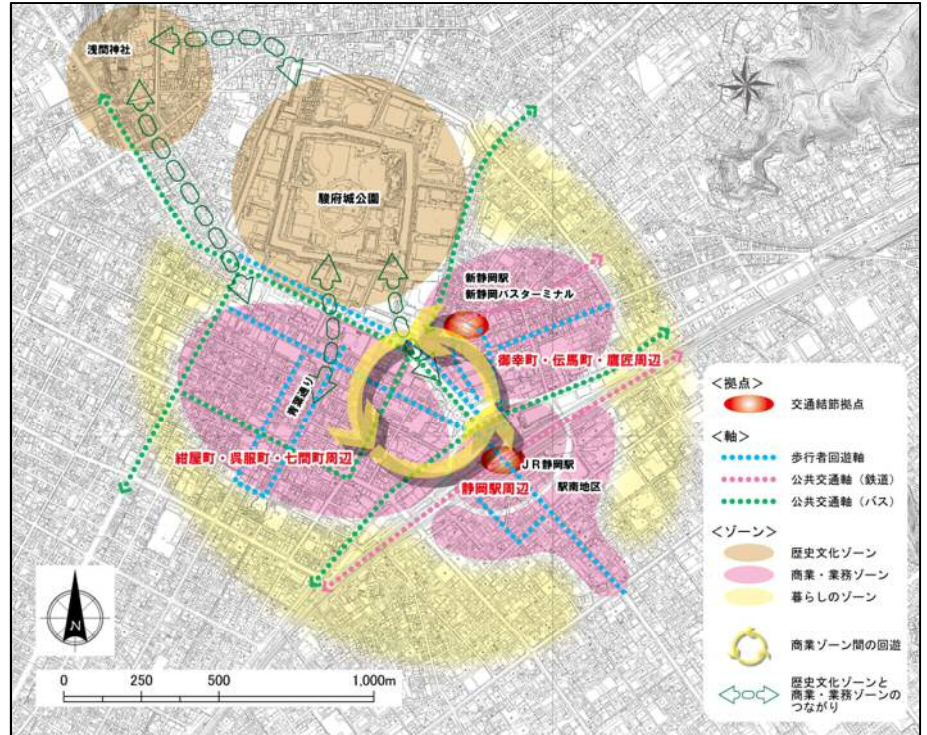
都市計画区域 における 取組み	<ul style="list-style-type: none">・「利便性の高い市街地ゾーン」の形成に向けて、立地適正化計画による人口・都市機能誘導の仕組みづくりや住み替え支援等の検討を進めます。・「ゆとりある市街地ゾーン」の形成に向けて、開発抑制や空き家・空き地対策、公共施設のアセットマネジメント等の検討を進めます。
集約誘導地区 における 取組み	<ul style="list-style-type: none">・「都市（地域）拠点」の形成に向けて、拠点への集積促進や既成市街地の更新等の検討を進めます。 <p>特に暮らしの拠点では、新たに設置される商業、医療、福祉、教育、公的サービスなどの日常生活に必要な機能について、拠点内への誘導を推進します。</p> <p>また、公共交通が現状では便利でないものの将来的に便利になる地域について、居住の誘導などを推進します。</p>
重点地区 における 取組み	<ul style="list-style-type: none">■ 静岡都心地区（都市拠点）<p>「集約連携型都市構造」実現に向け、将来的に大幅な人口減少が見込まれることや都市基盤等の更新等の多くの課題があります。今後も、県都・市の中心として、市全体の発展を牽引する重要な役割を担うため、人口集積や都市機能の集積に向けた取組を推進します。</p>■ 清水都心地区（都市拠点）<p>「集約連携型都市構造」実現に向け、将来的に大幅な人口減少が見込まれることや都市基盤等の更新等の多くの課題があります。また、隣接する清水港との役割分担・連携により、市全体の発展を牽引する重要な役割を担うため、人口集積に向けた取組や観光交流機能の強化など、取組を推進します。</p>■ 東名高速道路新 IC 地区（産業拠点）<p>東名高速道路新インターチェンジの整備により、清水港、静岡富士山空港など市内外からアクセス性の向上が見込まれ、新たな市街地整備の検討に取り組んでいることから、新たな核として、民間活力の導入による整備を推進します。</p>■ 三保半島地区（観光・レクリエーション拠点）<p>世界文化遺産の指定を受けた三保松原周辺の「三保半島地区」については、広域交通網によるアクセス性の向上が見込まれ、その自然景観の保全・整備や観光・交流機能の強化等の観点からまちづくりを推進します。</p>

静岡都心地区

「集約連携型都市構造」の実現のための課題が多く、将来的に大幅な人口減少が見込まれます。今後も、県都・市の中心として、市全体の発展を牽引する重要な役割を担うため、人口集積や都市機能の集積に向けた取組など、集中的な施策を推進します。

歴史が息づく、 人々を刺激する都心

- ◇高次かつ多様な都市機能の持続的な誘導
- ◇伝統を活かし、新たな魅力を創る都市空間の整備
- ◇楽しく歩いて自転車にも乗りやすいまちづくりの推進
- ◇街なか居住等の人口集積を誘導する街なか環境整備

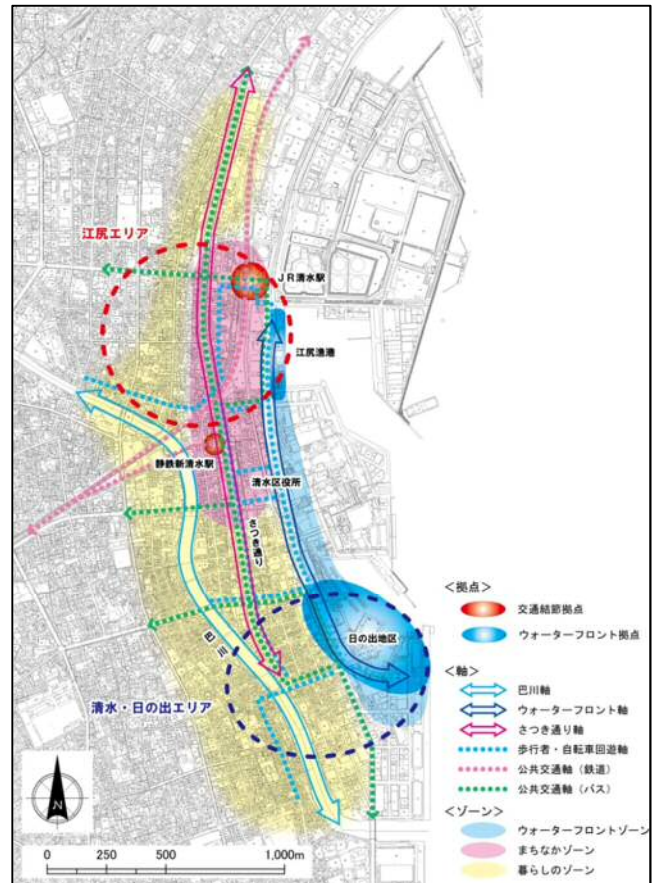


清水都心地区

「集約連携型都市構造」の実現のための課題が多く、将来的に大幅な人口減少が見込まれます。隣接する清水港との役割分担・連携により、市全体の発展を牽引する重要な役割を担うため、人口集積に向けた取組や観光交流機能の強化など、集中的な施策を推進します。

まちと港が融合する都心

- ◇新たに交流を生み出す港を活かした都市機能の誘導
- ◇災害に強いまちづくりの推進
- ◇多彩な手段で回遊できる歩いて楽しいまちづくりの推進
- ◇ウォーターフロントの魅力を活かした都市空間の整備

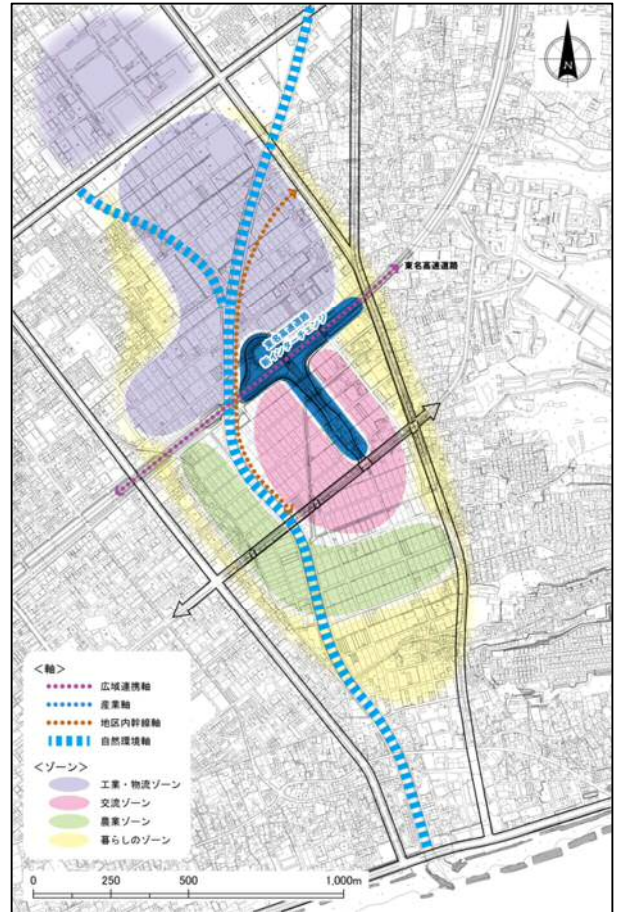


東名高速道路 新 IC 地区

東名高速道路新インターチェンジの整備により、清水港、静岡富士山空港など市内外からアクセス性の向上が見込まれ、既に積極的に新たな市街地整備の検討が進んでいることから、新たな核として、民間活力の導入による整備を推進します。

新たな価値を創造する産業拠点づくり

- ◇新 IC による交通利便性を活かした製造業や物流施設の集積による新たな産業空間と雇用の創出
- ◇周辺の観光拠点や製造業、農業との連携による地域資源活用型観光・交流拠点の創出
- ◇地域の特徴を活かした美しい都市景観形成
- ◇周辺環境への配慮
- ◇防災機能の強化



三保半島地区

世界文化遺産の指定を受けた三保松原周辺の「三保半島地区」については、広域交通網によるアクセス性の向上が見込まれ、その自然景観の保全・整備や観光・交流機能の強化等の観点からまちづくりを推進します。

世界遺産の構成資産に ふさわしい 観光レクリエーション 拠点づくり

- ◇豊かな自然環境の保全と海洋レクリエーションの充実
- ◇魅力ある観光まちづくり
- ◇様々な交通手段の組み合わせによる回遊性の向上
- ◇誰もが快適で住みやすい、安心・安全のまちづくり

